

**KOMUNIKAT NR 49  
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 2 kwietnia 2009 r.

**w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 691/08**

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfika-

cji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC z 2006 r. Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. Poważny incydent lotniczy, który wydarzył się w dniu 18 września 2008 r., na paralotni z napę-

dem, pilotowanej przez pilota paralotniowego, lat 21, klasyfikują do kategorii:

**„Czynnik techniczny”**

w grupie przyczynowej **„Poważna awaria silnika – T1”**

oraz do kategorii: **„Czynnik ludzki”**  
w grupie przyczynowej **„Błędy proceduralne – H4”**.

**2. Opis okoliczności poważnego incydentu lotniczego:**

Pilot paralotni z napędem, wystartował do lotu w konkurencji nawigacyjnej. Po około 35 minutach lotu nastąpiło samoistne zatrzymanie pracy silnika. Pilot podjął trzykrotną próbę uruchomienia silnika. W trakcie tych prób, pilot bezwiednie wykonywał zakręt, doprowadzając do zaczepienia skrzydłem paralotni o przewody linii energetycznej wysokiego napięcia i zawiśnięcia na nich. Straż pożarna ewakuowała pilota z linii energetycznej, po uprzednim wyłączeniu w niej napięcia.

Podczas oględzin silnika stwierdzono, że złącze instalacji elektrycznej, osłonięte izolacją termokurczliwą, uległo złamaniu, najprawdopodobniej na skutek drgań silnika. Usterki tej nie można było wykryć podczas przeglądu przedlotowego.

**3. Przyczyna poważnego incydentu lotniczego:**

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczynami poważnego incydentu lotniczego były:

- rozłączenie się instalacji elektrycznej na skutek drgań, co zatrzymało pracę silnika,
- niedostateczna obserwacja przeszkód terenowych w czasie wykonywania lotu i podczas prób uruchamiania silnika,

- uporczywe próby uruchamiania silnika, zamiast koncentracji na wyborze miejsca przymusowego lądowania.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu poważnego incydentu lotniczego był element rywalizacji sportowej.

**4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:**

- 4.1.** Zaleca się zmodyfikowanie systemu uruchamiania silnika tak, aby pilot miał możliwość uruchomienia go, bez konieczności puszczenia uchwytów sterowniczych w czasie lotu.
- 4.2.** Lot należy wykonywać z bacznością obserwacją przeszkód terenowych.
- 4.3.** W przypadku przerwy w pracy silnika, należy bezwzględnie przestrzegać zasady, że w pierwszej kolejności należy zabezpieczyć się w prędkość niezbędną do szybowania, wybrać bezpieczny teren do lądowania, a dopiero później podejmować próby uruchomienia silnika.

**5. Zalecenia profilaktyczne Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.**

Przypomina się użytkownikom pilotom o obowiązku stosowania się do zasad wykonywania lotów na paralotniach z napędem, zawartych w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 25 kwietnia 2005 r., w sprawie wyłączenia zastosowania niektórych przepisów ustawy – Prawo lotnicze do niektórych rodzajów statków powietrznych oraz określenia warunków i wymagań dotyczących używania tych statków (Dz. U. Nr 107, poz. 904 oraz z 2007 r. Nr 197, poz. 1436).